BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
VỤ AN TOÀN GIAO THÔNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 22 tháng 12 năm 2021

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG
Thông tư quy định về công tác điều tiết khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa

I. Vấn đề bất cập

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

Việt Nam là một trong số ít quốc gia trên thế giới có hệ thống sông, kênh dày đặc, tạo thành mạng lưới giao thông đường thủy rất thuận lợi, liên thông giữa các địa phương và các vùng trong cả nước. Cả nước có hơn 3.500 sông, kênh (hơn 3.000 sông, kênh nội tỉnh và hơn 400 sông, kênh liên tỉnh, chảy ra biển thông qua 124 cửa sông, với tổng chiều dài hơn 80.500 km, trong đó có khoảng 42.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải đường thủy. Cùng với hệ thống, sông, kênh trong nội địa, nước ta còn có hơn 3.200 km bờ biển, hàng trăm km đường từ đất liền ra đảo, nối các đảo trong vùng nội thủy đã và sẽ tổ chức quản lý, khai thác vận tải thủy nội địa. Với điều kiện thuận lợi như vậy nên từ xưa đến nay, GTVT ĐTNĐ góp phần quan trọng trong sự nghiệp xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ Tổ quốc.

Hiện tượng thay đổi thời tiết cực đoan, bão lũ ngày càng khắc nghiệt có tác động tiêu cực đến an toàn giao thủy đối với các phương tiện lưu thông trên tuyến đường thủy nội địa, đặc biệt trong mùa bão, lũ. Nhằm đảm bảo an toàn cho các phương tiện thủy lưu thông, đồng thời đảm bảo an toàn cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt, cần thiết phải sửa đổi bổ sung một số nội dung của Thông tư đã không còn phù hợp với giai đoạn hiện nay như: phương thức tổ chức điều tiết khống chế bảo đảm giao thông thủy, số lượng phương tiện, nhân lực bố trí tại các trạm điều tiết, trạm chống va trôi, công suất máy, thời gian nổ máy hoạt động thường trực chống va trôi trong mùa bão, lũ...

Thời gian qua hệ thống văn bản quy phạm pháp luật lĩnh vực đường thủy nội địa và các công tác tìm kiếm cứu nạn, ứng phó sự cố thiên tai có những hoàn chỉnh, bổ sung mới chưa được cập nhật: Nghị định số 30/2017/NĐ-CP ngày 21/3/2017 của Chính phủ quy định tổ chức, hoạt động ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn; Nghị định số 66/2018/NĐ-CP ngày 29/11/2018 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Phòng, chống thiên tai; Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa, Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 39:2020/BGTVT ngày 17/4/2020 của Bộ giao thông vận tải về báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam và

Quyết định số 51/2015/QĐ-TTg ngày 14/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ về quy định tổ chức tìm kiếm, cứu nạn giao thông đường thủy nội địa.

Năm 2010, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010, quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa; tiếp đến năm 2017, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 về sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư số 40/2010-BGTVT ngày 31/12/2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về công tác điều tiết khống chế đảm bảo giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa (sau đây gọi tắt là Thông tư cũ).

Để tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân trong hoạt động vận tải thủy, duy tu, sửa chữa, đầu tư xây dựng công trình trên đường thủy nội địa, đảm bảo việc quản lý nhà nước trong công tác bảo đảm an toàn giao thông được thuận lợi, đúng quy định của pháp luật về an toàn giao thông thủy và ứng phó sự cố thiên tai, cần phải xây dựng Thông tư thay thế Thông tư cũ không còn phù hợp, để quy định chi tiết về công tác điều tiết, khống chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa cho phù hợp.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

Việc xây dựng Thông tư mới để thay thế Thông tư cũ nhằm giải quyết những vướng mắc, bất cập tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân áp dụng, nâng cao công tác quản lý nhà nước. Một số nội dung không phù hợp được điều chỉnh để phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật khác.

Thông tư đã cụ thể hóa quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa, Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa để thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân thực hiện, nâng cao chất lượng công tác quản lý nhà nước, nhằm nâng cao công tác bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường thủy nội địa trong mùa lũ, bão, mùa cạn khi mực nước xuống thấp, đặc biệt bảo đảm an toàn kết cấu công trình cầu đường sắt, đường bộ bắc qua sông trên các tuyến huyết mạch, có tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông, thúc đẩy phát triển loại hình vận tải thủy nội địa, góp phần phát triển kinh tế khu vực, kinh tế vùng ổn định chính trị, xã hội.

Góp phần hoàn thiện đồng bộ hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, rõ ràng, chặt chẽ, công khai, bảo đảm an toàn, thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông đường thủy nội địa, cơ quan quản lý nhà nước trong công tác chỉ đạo điều hành; Thông tư được ban hành không làm phát sinh thủ tục hành chính.

Mục tiêu ban hành phù hợp với thực tiễn, tạo điều kiện thuận lợi để các cơ quan quản lý nhà nước, cơ quan pháp luật nhà nước thực thi nhiệm vụ, đáp ứng được quyền lợi, nhu cầu của các tổ chức, cá nhân tham gia giao thông thủy nội địa, giải quyết những vướng mắc, bất cập giữa các cơ quan liên quan, giữa các tổ chức và cá nhân với cơ quan quản lý nhà nước. Thông tư sẽ đáp ứng được những đòi hỏi của thực tiễn, giải quyết mâu thuẫn hiện tại, tạo được sự đồng thuận cao của các bên trên phạm vi cả nước.

II. Đánh giá tác động chính sách

1. Chính sách 1:

1.1. Xác định vấn đề bất cập

Thông tư số 50/2017/TT-BGTVT ngày 29/12/2017 quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa và có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15/02/2018. Khi Thông tư xác định tiêu chí về điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông ban hành có hiệu lực, đã đưa ra các tiêu chí, nhằm cụ thể hóa các vị trí nguy hiểm trên các tuyến đường thủy nội địa, để các cơ quan quản lý Nhà nước có cơ sở xác định nhiệm vụ, mục tiêu và đưa ra các giải pháp để tổ chức thực hiện như: bố trí cảnh báo bằng báo hiệu hoặc tổ chức điều tiết khống chế bảo đảm an toàn giao thông hoặc tổ chức thường trực chống va trôi nhằm đảm bảo an toàn giao thông cho các phương tiện thủy lưu thông qua khu vực nguy hiểm. Tuy nhiên, do Thông tư cũ ban hành trước thời điểm Thông tư số 50/2017/TT-BGTVT ngày 29/12/2017 có hiêu lực, chính vì vậy nội dung về tiêu chí điểm đen, điểm tiềm ẩn chưa được cập nhật vào quy định của Thông tư cũ gây ra khó khăn nhất định khi xác định những vị trí cần có các giải pháp bảo đảm ATGT. Vì vậy, việc quy định một trong những trường hợp điều tiết khống chế bảo đảm an toàn giao thông (ĐTKCBĐATGT) có tiêu chí là điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông vào Thông tư thay thế là cần thiết, để có đày đủ căn cứ áp dụng, đảm bảo tính đồng bộ của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật đã ban hành.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Nghiên cứu rà soát các văn bản quy phạm pháp luật, đưa nội dung tiêu chí về điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông theo Thông tư 50/2017/TT-BGTVT ngày 29/12/2017 quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa vào nội dung quy định của Thông tư thay thế.

1.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề

Rà soát quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường thủy nội địa đã ban hành tại Thông tư 50/2017/TT-BGTVT ngày 29/12/2017 đưa vào nội dung được quy định tại Thông tư, để cụ thể hóa tiêu chí để lựa chọn vị trí cần tổ chức ĐTKCBĐATGT, tạo cơ sở pháp lý cho việc áp dụng pháp luật, để các cơ quan quản lý, người dân, doanh nghiệp, có cơ sở để thực hiện minh bạch, hiệu quả, đảm bảo tính đồng bộ của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật đã ban hành.

1.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc xây rà soát đưa quy định tiêu chí điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông vào quy định của Thông tư nhằm thông tin tới các đối tượng tác động, tạo sự minh bạch, rõ ràng khi quyết định việc để nâng cao hiệu quả trong quản lý nhà nước, đảm bảo an toàn thuận lợi, đảm bảo hoạt động ứng phó sự cố thiên tai giai đoạn hiện nay của các cơ quan quản lý nhà nước đối với các tổ chức cá nhân liên quan đến hoạt động giao thông thủy nội địa. Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực và hiệu quả

1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, cơ quan chủ trì trình đã xem xét, thẩm định, đề xuất lãnh đạo Bộ GTVT chấp thuận.

2. Chính sách 2:

2.1. Xác định vấn đề bất cập

Các trường hợp chống va trôi trong Thông tư cũ đã thích hợp cùng vào một Điều cùng với công tác điều tiết khống chế đảm bảo an toàn giao thông *"Điều 3- các trường hợp điều tiết khống chế đảm bảo giao thông chống va trôi"* việc quy định chưa được được rõ nét về công tác điều tiết khống chế đảm bảo an toàn giao thông và công tác chống va trôi, đã có khó khăn nhất định trong quá trình tổ chức hiện, mặt khác Thông tư cũ chưa có các tiêu chí để làm cơ sở lựa chọn, xác định các vị trí điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông thủy để tổ chức thực hiện chống va trôi đảm bảo hiệu quả, tiết kiệm. Hiện nay cả nước có rất nhiều vị trí cầu, cụm cầu đường bộ, đường sắt và các vị trí khác trên tuyến luồng cần phải tổ chức chống va trôi trong mùa bão, lũ nhằm bảo vệ an toàn kết cấu hạ tầng giao thông thủy, tuy nhiên theo thực tế những năm gần đây điều kiện thủy, hải văn trên các tuyến ĐTNĐ trên phạm vi cả nước đã có sự thay đổi, đặc biệt những vị trí có nguy cơ cao và trọng yếu nhất là các trí cầu, cụm cầu cũ, cầu yếu, cầu không có trụ chống va hoặc có trụ chống va nhưng không đáp ứng với yêu cầu thực tế, đặc biệt rất nguy hiểm khi mùa bão, lũ đến. Vấn đề đặt ra là phải xây dựng tiêu chí xác định các vị trí trọng yếu tại các vị trí cầu, cụm cầu, để lựa chọn và tổ chức thực hiện công tác chống va trôi vào mùa bão, lũ, mà tại đó có chiều rộng khoang thông thuyền, chiều cao tĩnh không, tại khu vực có dòng chảy xoáy, chảy xiết và tại khu vực có dòng chảy không ổn định với lưu tốc dòng chảy mặt lớn. Đây là các trường hợp có nguy cơ cao mất an toàn giao thông thủy cần phải nghiên cứu, rà soát và thực hiện chống va trôi khi mùa bão, lũ đến.

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Rà soát các vị trí nguy hiểm đặc biệt là các cầu, cụm cầu trên các tuyến đường thủy để lựa chọn các tiêu chí tiệm cận, phù hợp với thực tiễn những năm qua làm cơ sở lựa chọn xây dựng tiêu chí chống va trôi đảm bảo hiệu quả, tiết kiệm và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông thủy khi mùa bão lũ đến.

2.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu đề xuất đưa tiêu chí chủ yếu, trọng yếu tại các vị trí cầu, cụm cầu, cầu cũ, cầu yếu, cầu không có trụ chống va hoặc có trụ chống va nhưng không đáp ứng với yêu cầu thực tế và tại đó có chiều rộng khoang thông thuyền hoặc chiều cao tĩnh không hoặc bán kính cong luồng nhỏ hơn quy định cấp kỹ thuật đường thủy nội địa theo phân cấp; trong khu vực có dòng chảy không ổn định với lưu tốc dòng chảy mặt lớn; trong khu vực có dòng chảy xiên, xoáy vào trụ cầu. làm cơ sở trong xây dựng các tiêu chí xác định các vị trí phải thực hiện chống va trôi. Mục tiêu để có cơ sở pháp lý rõ ràng trong việc xác định vị trí cần thực hiện chống va trôi nhằm đảm bảo hiệu quả của công việc, tiết kiệm nguồn lực.

2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc rà soát, đề xuất các tiêu chí làm cơ sở để lựa chọn các vị trí chống va trôi (được nghiên cứu, rà soát phù hợp thực tiễn trong thời gian dài) đảm bảo là tiêu chí xác định các vị trí nào là trọng yếu, cần thực hiện chống va trôi và vị trí nào không phải là trọng yếu. Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực, thông qua việc điều chỉnh chính sách này sẽ góp phần xác định chính xác các vị trí cần thực hiện chống va trôi. Với mục tiêu chỉ thực hiện chống va trôi ở những vị trí cần thiết tại các vị trí cầu, cụm cầu đường bộ đường sắt. Nhằm mục đích tiết kiệm chi phí, của nhà nước mặt khác vẫn đảm bảo các phương tiện thủy qua khu vực nguy hiểm được an toàn thuận lợi và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông thủy.

2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, cơ quan chủ trì trình Thông tư đã xem xét, thẩm định, đề xuất lãnh đạo Bộ GTVT chấp thuận.

3. Chính sách 3:

3.1. Xác định vấn đề bất cập

Nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa đã có sự điều chỉnh theo hướng tăng rất nhanh trên các tuyến vận tải thủy chính, trong khi đó một số tuyến vận tải có lưu lượng phương tiện lưu thông không đáng kể, vấn đề đặt ra là phải xác định số lượt phương tiện lưu thông trên tuyến, đặc biệt qua các khu vực hạn chế giao thông thủy (được nghiên cứu, rà soát kiểm đếm phù hợp trong thời gian dài), để làm cơ sở đánh giá sự cần thiết của công tác điều tiết khống chế đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến các tuyến ĐTNĐ. Hiện nay quy định của Thông tư cũ chưa có quy định nội dung về lưu lượng vận tải trung bình, chính vì vậy sẽ có hạn chế nhất định trong tiêu chí, để làm cơ sở lựa chọn các vị trí điều tiết khống chế đảm bảo giao thông trên các tuyến ĐTNĐ khu vực có hạn chế giao thủy.

3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Rà soát lượt phương tiện trên các tuyến đường thủy để lựa chọn lượt phương tiện điển hình tiệm cận, phù hợp với thực tiễn những năm qua làm cơ sở lượt phương tiện chuẩn (lưu lượng vận tải trung bình trên 150 lượt phương tiện/ngày đêm) làm cơ sở để lựa chọn các vị trí điều tiết khống chế đảm bảo giao thông tại các khu vực hạn chế giao thông đảm bảo hiệu quả, tiết kiệm kinh phí.

3.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu đề xuất đưa tiêu chí lưu lượng vận tải trung bình (tính trung bình số lượt phương tiện có trọng tải trên 10 tấn lưu thông qua khu vực trong 01 ngày đêm) ,được thống kê trong 02 năm gần nhất làm cơ sở trong xây dựng các tiêu chí xác định các vị trí phải thực hiện ĐTKCBĐATGT. Mục tiêu nhằm mang lại hiệu quả cao trong việc xác định vị trí cần thực hiện ĐTKCBĐATGT.

3.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc rà soát, đề xuất lưu lượng vận tải trung bình trên 150 lượt phương tiện/ngày đêm là lưu lượng chuẩn (được nghiên cứu, rà soát kiểm đếm phù hợp) đảm bảo là tiêu chí xác định các tuyến vận tải thủy chính nào là trọng yếu, cần thực hiện ĐTKCBĐATGT và tuyến nào không phải là trọng yếu. Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực, thông qua việc điều chỉnh chính sách này sẽ góp phần xác định chính xác các vị trí cần thực hiện ĐTKCBĐATGT. Mục tiêu chỉ thực hiện ĐTKCBĐATGT ở những vị trí cần thiết trên các tuyến chính. Việc này cũng nhằm mục đích tiết kiệm chi phí, dùng nguồn lực để tập trung cho các giải pháp công trình nhằm đảm bảo cho phương tiện thủy hoạt động an toàn, thuận lợi hạn chế rủi ro khi tham gia giao thông trên các tuyến ĐTNĐ.

3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, cơ quan chủ trì trình Thông tư đã xem xét, thẩm định, đề xuất lãnh đạo Bộ GTVT chấp thuận.

4. Chính sách 4:

4.1. Xác định vấn đề bất cập

Cùng với sự phát triển kinh tế xã hội trong thời gian khoảng 10 năm trở lại đây, nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa đã có sự điều chỉnh theo hướng tăng rõ rệt, cùng với đó việc đóng mới phương tiện tăng dần về trọng tải và công suất máy, mặt khác thời gian gần đây hệ thống tuyến luồng đường thủy nội địa được đầu tư, đội tàu cũng được các tổ chức, cá nhân hoạt động kinh doanh vận tải đường thủy nội địa đầu tư đóng mới với trọng tải và công suất lớn và phạm vi hoạt động đa dạng hơn, đòi hỏi việc đảm bảo an toàn cho các phương tiện tham gia thông thông thủy qua các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông là vấn đề hết sức cần thiết, tuy nhiên hiện nay theo quy định của Thông tư cũ, việc sử dụng các thiết bị hỗ trợ phục vụ điều tiết đảm bảo giao thông, chống va trôi tại các trạm điều tiết đang sử dụng xuồng cao tốc có công suất nhỏ *(Mỗi trạm điều tiết bố trí tối thiểu một tàu có công suất 33 sức ngựa đến 90 sức ngựa và tối thiểu một xuồng cao tốc có công suất 25 sức ngựa đến 40 sức ngựa; Mỗi trạm thường trực chống va trôi được bố trí tối thiểu một tàu có công suất 150 sức ngựa đến 250 sức ngựa và tối thiểu một xuồng cao tốc có công suất 25 sức ngựa đến 40 sức ngựa . Trường hợp khu vực cửa sông ra biển, tuyến luồng nối bờ ra đảo, tuyến luồng nối các đảo, tuyến luồng quy định cấp kỹ thuật đặc biệt có thể bố trí phương tiện có công suất lớn hơn nhưng cơ quan có thẩm quyền phê duyệt giá ca máy phương tiện không quá 150 sức ngựa đối với tàu và 115 sức ngựa đối với xuồng cao tốc),* chính vì vậy việc hỗ trợ cho các phương tiện có nguy cơ khi qua các khu vực là điểm đen, điểm tiềm ẩn giao thông sẽ chưa mang lại hiệu quả và chưa đảm bảo an toàn đối với xuồng có công suất nhỏ, không đảm bảo an toàn đối với khu vực có dòng chảy mạnh, sóng lớn như: khu vực cửa sông, cửa biển, tuyến luồng nối bờ ra đảo hoặc trong trong tuyến thủy nội địa có các phương tiện vận tải

có trọng tải và công suất lớn, khi lưu thông tạo ra sóng lớn, gây nguy hiểm cho người điều khiển xuồng cao tốc có công suất nhỏ.

4.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Rà soát quy định đối với xuồng phục bố trí tại các trạm ĐTKCBĐATGT, trạm thường trực chống va trôi để đảm bảo an toàn cho người điều khiển phương tiện phục vụ điều tiết chống va trôi, đồng thời hỗ trợ các phương tiện qua khu vực nguy hiểm được an toàn thuận lợi.

4.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu đề xuất nâng công suất xuồng lên cao hơn so với quy định hiện nay cụ thể *(Mỗi trạm bố trí tối thiểu một tàu có công suất 33 CV đến 90 CV và tối thiểu một xuồng cao tốc (ca nô cao tốc) có công suất 25 CV đến 90 CV (tùy theo khu vực điều tiết để bố trí phương tiện cho phù hợp). Trường hợp khu vực cửa sông ra biển, tuyến luồng từ bờ ra đảo, tuyến luồng nối các đảo, tuyến luồng quy định cấp kỹ thuật đặc biệt có thể bố trí phương tiện có công suất lớn hơn nhưng không quá 150 CV đối với tàu và 200 CV đối với xuồng cao tốc)* nhằm đảm bảo an toàn cho người điều khiển phương tiện phục vụ ĐTKCBĐATGT và thường trực chống va trôi.

4.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc rà soát, đề xuất nâng công suất xuồng cao hơn (giải công suất từ 25 CV đến 40 CV, thành giải công suất từ 25 CV đến 90 CV, đối với phương tiện hoạt động trong sông và giải công suất đối với các tuyến cửa sông, tuyến nối bờ ra đảo..thay đổi từ 115 CV thành 200 CV) so với quy định hiện nay đảm bảo an toàn cho người điều khiển, đảm bảo đủ công suất để các phương tiện hoạt động được ở các khu vực có dòng chảy mạnh, sóng lớn...gây nguy hiểm. Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực, thông qua việc điều chỉnh chính sách này sẽ góp phần thúc đẩy vận tải đường thủy phát triển đảm bảo cho phương tiện thủy hoạt động an toàn, thuận lợi hạn chế rủi ro khi tham gia giao thông thủy.

4.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, cơ quan chủ trì trình đã xem xét, thẩm định, đề xuất lãnh đạo Bộ GTVT chấp thuận.

5. *Chính sách 5:*

5.1. Xác định vấn đề bất cập

Việc bố trí nhân sự thường trực chống va trôi là yếu tố quan trọng quyết định công tác đảm bảo an toàn trong việc hỗ trợ phương tiện giao thông thủy qua khu vực nguy hiểm, đặc biệt là phương tiện thủy có công suất và trọng tải lớn lưu thông trên tuyến như hiện nay, tuy nhiên việc bố trí nhân sự tại các trạm thường trực chống va trôi chưa đủ khi thực hiện luôn nhiệm vụ ĐTKCBĐATGT tại khu vực. Thông tư cũ quy định (*Định biên thuyền viên trên phương tiện được bố trí theo quy định hiện hành của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Nhân lực thường*

trực chống va trôi, hỗ trợ, cứu nạn phải có nghiệp vụ, bố trí tối thiểu như sau: chỉ huy thường trực chống va trôi (nhân công bậc 5 có có bằng cao đẳng công trình thủy, thủy lợi, giao thông trở lên): 01 người/ca; nhân viên thường trực chống va trôi (nhân công bậc 3 có bằng trung cấp công trình thủy, thủy lợi, giao thông trở lên):5 người/ca). Chính vì vậy việc bố trí thêm số lượng nhân sự để vừa thực hiện hỗ trợ các phương tiện gặp sự cố, đồng thời vừa thực hiện hướng dẫn các phương tiện khác qua khu vực điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông là hết sức cần thiết.

5.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu xây dựng quy định đối với nhân sự phục vụ chống va trôi để đảm bảo số lượng nhân sự hỗ trợ phương tiện qua khu vực nguy hiểm đồng thời đảm bảo có nhân sự thực hiện công tác hướng dẫn các phương tiện khác qua khu vực điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông.

5.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu đề xuất nâng số lượng nhân sự lên so với quy định hiện nay cụ thể: *(Định biên thuyền viên trên phương tiện được bố trí theo quy định hiện hành của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Nhân lực thường trực chống va trôi, hỗ trợ, cứu nạn phải có nghiệp vụ, bố trí tối thiểu như sau: chỉ huy thường trực chống va trôi (nhân công bậc 4 trở lên hoặc nhân công có bằng cao đẳng công trình thủy, thủy lợi, giao thông trở lên) bố trí 01 người/ca; nhân viên thường trực chống va trôi (nhân công bậc 3 có chứng chỉ quản lý đường thủy hoặc nhân công có bằng trung cấp công trình thủy, thủy lợi, giao thông trở lên) bố trí 07 người/ca)* đảm bảo đồng thời vừa hướng dẫn phương tiện vừa hỗ trợ phương tiện qua khu vực nguy hiểm.

5.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Xây dựng, đề xuất nâng số lượng nhân sự phục vụ chống va trôi cao hơn so với quy định hiện nay nhằm đảm bảo đủ số lượng nhân sự phục vụ công tác hỗ trợ phương tiện gặp sự cố, đồng thời thực hiện công tác hướng dẫn giao thông các phương tiện khác qua khu vực nguy hiểm. Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực.

5.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, cơ quan chủ trì trình đã xem xét, thẩm định, đề xuất lãnh đạo Bộ GTVT chấp thuận để giải quyết được vấn đề bất cập.

6. *Chính sách 6:*

6.1. Xác định vấn đề bất cập

Thông tư cũ chưa có quy định về thời gian hoạt động phương tiện hay quy định về số giờ nổ máy của các phương tiện thực hiện điều tiết, chống va trôi, nhằm phù hợp với từng vị trí, với mức độ nguy cơ của các vị trí là điểm đen tiềm ẩn tai nạn giao thông... có ảnh hưởng đến an toàn của các phương tiện giao thông

thủy nội địa, vì vậy việc quy định số giờ hoạt động (nổ máy) của phương tiện và thời gian thực hiện thường trực là hết sức cần thiết nhằm để phương tiện ở trạng thái hoạt động trên luồng hướng dẫn giao thông, hỗ trợ phương tiện (khi cần) lưu thông qua khu vực.

6.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Xây dựng quy định bổ sung thời gian nổ máy của phương tiện phục vụ điều tiết, chống va trôi nhằm thuận lợi và hiệu quả trong việc thực hiện điều tiết cũng như tạo sự rõ ràng, thuận lợi cho công tác quản lý của các cơ quan có thẩm quyền khi thẩm định, phê duyệt phương án, dự toán và việc kiểm tra kiểm soát cũng như quy định về trạng thái sẵn sàng của phương tiện phục vụ điều tiết, chống va trôi.

6.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu xây dựng quy định về số giờ nổ máy của các phương tiện thực hiện: ĐTKCBĐATGT *(Đối với tuyến vận tải chính có phân cấp kỹ thuật cấp đặc biệt, cấp I và cấp II: số giờ nổ máy của phương tiện 2,0 giờ/ngày, Đối với tuyến vận tải chính có phân cấp kỹ thuật cấp III và cấp IV: số giờ nổ máy của phương tiện 1,5 giờ/ngày, Tuyến đường thủy không thuộc các tuyến nêu trên: số giờ nổ máy của phương tiện 1,0 giờ/ngày)*. Đối với thường trực chống va trôi: *(Đối với tuyến vận tải chính có phân cấp kỹ thuật cấp đặc biệt, cấp I và cấp II: số giờ nổ máy của phương tiện 1,5 giờ/ca, trường hợp có đồng thời 03 tiêu chí trở lên số giờ nổ máy của phương tiện 2,5 giờ/ca; Đối với tuyến vận tải chính có phân cấp kỹ thuật cấp III và cấp IV: số giờ nổ máy của phương tiện 1,0 giờ/ca, trường hợp có đồng thời 03 tiêu chí trở lên số giờ nổ máy của phương tiện 2,0 giờ/ca; Tuyến đường thủy không thuộc các tuyến nêu trên: số giờ nổ máy của phương tiện 0,5 giờ/ca, trường hợp có đồng thời 03 tiêu chí trở lên số giờ nổ máy của phương tiện 1,0 giờ/ca)*.

6.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc xây dựng quy định về số giờ nổ máy của các phương tiện thực hiện điều tiết so với quy định hiện nay nhằm phù hợp, đảm bảo hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước, chế độ chính sách, quy đinh trạng thái sẵn sàng của phương tiện phục vụ điều tiết. Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực hơn, thông qua việc điều chỉnh chính sách này sẽ có cơ sở kiểm tra việc thực của các cá nhân, tổ chức khi trúng thầu thực hiện. Đồng thời, để có cơ sở tính toán chi phí nhiên liệu hợp lý khi phê duyệt dự toán và tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà thầu khi thực hiện công việc ĐTKCBĐATGT và thường trực chống va trôi .

6.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, cơ quan chủ trì trình đã xem xét, thẩm định, đề xuất lãnh đạo Bộ GTVT chấp thuận để giải quyết được vấn đề bất cập.

7. Chính sách 7:

7.1. Xác định vấn đề bất cập

Thông tư cũ chưa có quy định về các nội dung phục vụ công tác giám sát, kiểm tra và nghiệm thu, vì vậy trong quá trình thực hiện điều tiết, chống va trôi chưa có quy định để các cơ quan, tổ chức, cá nhân làm căn cứ để thực hiện cho phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành, đây là vấn đề bất cập cần có quy định cụ thể để khắc phục .

7.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Rà soát các văn bản quy phạm pháp luật, xây dựng quy định theo hướng chi tiết về các nội dung phục vụ công tác giám sát, kiểm tra và nghiệm thu, bổ sung các biểu mẫu về công tác nghiệm thu và yêu cầu thống nhất áp dụng để các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền thuận lợi, chặt chẽ hơn công tác kiểm tra, giám sát và thực hiện quản lý một cách đồng bộ, khoa học và hiệu quả

7.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu các quy định hiện hành: Luật Xây dựng, Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng… để xây dựng quy định công tác giám sát, kiểm tra và nghiệm thu đảm bảo tính đồng bộ, thực thi theo quy định, trách nhiệm rõ ràng, các quy định đơn giản, chặt chẽ nhưng hiệu quả.

7.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc xây dựng quy định các nội dung phục vụ công tác giám sát, kiểm tra và nghiệm thu trên cơ sở yêu cầu nhiệm vụ, trách nhiệm của cơ quan quản lý, đối với các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp và các cá nhân thực hiện điều tiết chống va trôi, việc quy định trách nhiệm đảm bảo tính khoa học, đồng bộ, thống nhất và chặt chẽ.

7.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, cơ quan chủ trì trình đã xem xét, thẩm định, đề xuất lãnh đạo Bộ GTVT chấp thuận để giải quyết được vấn đề bất cập.

8. Chính sách 8:

8.1. Xác định vấn đề bất cập

Công tác hạn chế giao thông đường thủy nội địa, đã quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa và Thông tư số 40/2010/TT-BGTVT ngày 31/12/2010; Thông tư số 30/2017/TT-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải chưa có quy định về việc công bố và tổ chức triển khai công tác đảm bảo giao thông khi hạn chế giao thông đường thủy nội địa, nhằm tạo điều kiện thuận lợi phù hợp với giai đoạn hiện nay cần hướng dẫn cụ thể, tạo khung pháp lý áp dụng, để tạo điều kiện cho các cơ quan quản lý, người dân, doanh nghiệp, làm cơ sở để thực hiện và quản lý, mang tính đồng bộ là hết sức cần thiết.

8.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề.

Nghiên cứu rà soát các văn bản quy phạm pháp luật, xây dựng quy định theo hướng chi tiết về nội dung hạn chế giao thông đường thủy nội địa trong các trường hợp: hạn chế về phương tiện lưu thông qua khu vực nguy hiểm, hạn chế về luồng, cấm luồng... và các trường hợp hạn chế ứng với từng biện pháp đảm bảo giao thông phù hợp thực tế đồng thời đảm bảo quy định của pháp luật hiện hành.

8.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề.

Xây dựng quy định cụ thể để triển khai trong các tình huống hạn chế giao thông, để đưa vào Điều 16, quy định về các nội dung công bố hạn chế, thẩm quyền, phương thức thông báo, thông tin tới các đối tượng tác động; yêu cầu tổ chức thực hiện đảm bảo giao thông khi hạn chế luồng trong các trường hợp này, nhằm đảm bảo cho các phương tiện lưu thông qua khu vực được kịp thời, an toàn thuận lợi.

8.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan.

Việc xây dựng quy định về hạn chế giao thông đường thủy nội địa nhằm quy định về các nội dung, trường hợp hạn chế, công bố hạn chế, thông tin tới các đối tượng tác động nhằm nâng cao hiệu quả trong quản lý nhà nước, đảm bảo an toàn thuận lợi, đảm bảo hoạt động ứng phó sự cố thiên tai giai đoạn hiện nay của các cơ quan quản lý nhà nước đối với các tổ chức cá nhân liên quan đến hoạt động giao thông thủy nội địa. Như vậy tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và đối tượng khác có liên quan là mang tính tích cực, thông qua việc xây dựng chính sách này sẽ góp phần làm cơ sở pháp lý cho các cơ quan quản lý, người dân và doanh nghiệp làm cơ sở thực hiện đồng thời thúc đẩy vận tải đường thủy phát triển đảm bảo cho phương tiện thủy hoạt động an toàn, thuận lợi hạn chế rủi ro khi tham gia giao thông.

8.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Từ những phân tích nêu trên, cơ quan chủ trì trình đã xem xét, thẩm định, đề xuất lãnh đạo Bộ GTVT xem xét chấp thuận, quy định chi tiết về hạn chế giao thông thủy.

III. Lấy ý kiến

Trong quá trình xây dựng dự Thảo thông tư, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã tổ chức các cuộc hợp với các cơ quan, đơn vị, cá nhân có liên quan nghiên cứu đánh giá quá trình triển khai thực hiện Thông tư cũ. Sau khi dự thảo Thông tư được xây dựng xong, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tiếp tục có văn bản gửi xin ý kiến các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan góp ý về nội dung dự thảo Thông tư, xin ý kiến phản biện mục tiêu mong nhận được tối đa các ý kiến góp ý, qua đó tổng hợp, tiếp thu và giải trình để hoàn thiện dự thảo Thông tư.

Sau khi nhận hồ sơ dự thảo Thông tư do Cục Đường thủy nội địa Việt Nam trình, Vụ An toàn giao thông là cơ quan được giao nhiệm vụ chủ trì trình đã nghiên cứu, bổ sung, chỉnh sửa và hoàn thiện dự thảo Thông tư. Dự thảo Thông tư

được gửi xin ý kiến góp ý để tiếp thu, giải trình và hoàn thiện dự thảo Thông tư theo đúng quy trình xây dựng văn bản quy phạp pháp luật.

IV. Giám sát và đánh giá

Sau khi Thông tư được ban hành, các cơ quan từ Trung ương đến địa phương có trách nhiệm thi hành chính sách, giám sát và đánh giá việc thi hành chính sách:

- Bộ Giao thông vận tải;
- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;
- Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
- Chi cục Đường thủy nội địa phía Bắc, phía Nam;
- Các đơn vị quan lý bảo trì đường thủy nội địa;
- Các chủ phương tiện;
- Các cơ quan khác có liên quan ;
- Toàn xã hội.

V. Kinh phí thực hiện

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã có báo cáo cụ thể đối với kinh phí đã thực hiện theo Thông tư cũ trong 03 năm gần đây. Đồng thời cũng có báo cáo dự kiến kinh phí thực hiện trong 03 năm tiếp theo khi Thông tư thay thế có hiệu lực. Qua so sánh thì Vụ An toàn giao thông thấy tổng kinh phí không tăng, thậm chí sẽ giảm trong các năm tới nếu hạn chế bớt việc tổ chức ĐTKCBĐATGT bằng trạm điều tiết.

Vụ An toàn giao thông kính trình Bộ trưởng xem xét, ký và cho ban hành./.

Nơi nhận:
- Bộ trưởng (để b/c);
- Thứ trưởng Nguyễn Xuân Sang (để b/c);
- Vụ PC;
- Lưu: ATGT (Bình).

VỤ TRƯỞNG



Hoàng Thế Tùng